13 NR

LOT

O.P.L.P.

50 GR

I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

4 lipca 1934 r.

ROK WYD. XII



WSPOMNIENIE POŚMIERTNE



S. P. GEN. BRYG. BRONISŁAW PIERACKI

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

CZŁONEK HONOROWY L. O. P. P.

Kawaler Orderów: Orła Białego, Virtuti Militari, Krzyża Niepodległości z mieczami, Krzyża Walecznych, Polonia Restituta, Złotego Krzyża Zasługi i Złotego Krzyża L. O. P. P.

Okrutny i tragiczny cios, jaki dotknął Rząd i społeczeństwo polskie przez śmierć ś. p. gen. bryg. Bronisława Pierackiego, Ministra Spraw Wewnętrznych, dotknął boleśnie i nas.

Echa strzałów morderczych nasłanego zbira wywołały wśród miljonowej rzeszy naszych członków oddźwięk płomiennego oburzenia i potępienia.

Tragiczna śmierć Ministra, który na każdym kroku dawał dowody swej dobrej woli oraz troski o byt i rozwój organizacji będącej czynnikiem bezpieczeństwa, obrony i potęgi Państwa, troską zachmurzył nam czoła, a serca głębokiem żalem i współczuciem.

W tragicznie zmarłym Ministrze tracimy opiekuna i orędownika Ligi, nieszczędzącego nigdy swych światłych rad i wskazówek, oraz swego wysokiego poparcia we wszystkich ważnych sprawach, jakie życie i interesy Państwa stawiały nam do rozwiązania.

Chyląc nasz sztandar okryty kirem przed trumną ś. p. gen. BRONISŁAWA PIERACKIEGO, schylamy równocześnie czoła, oddając cześć WIELCE ZASŁUŻONEMU OBYWATELOWI NAJJAŚNIEJSZEJ RZECZYPOSPOLITEJ, który padł na posterunku pracy państwowej z ręki nikczemnego skrytobójcy.

Łącząc się w żałobie i bólu z wszystkiemi twórczemi organizacjami społecznemi, na tem miejscu składamy wyrazy głębokiego i szczerego współczucia Rodzinie ś. p. zmarłego Ministra i Rządowi Polskiemu.

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

NOWINY CHALLENGE'OWE

Challenge zaczyna potrochu zdradzać swe tajemnice. Od 15 czerwca wiemy już prawie dokładnie, jacy piloci polecą w barwach poszczególnych państw i na jakich maszynach będą lecieli.

Właściwie najmniej wiemy o maszynach, ponieważ w drugim terminie wszyscy konkurenci obowiązani byli podać nazwy samolotów i silników, oraz nazwiska pilotów. Jednakże dane te mówią nam jeszcze dosyć mało, albowiem wszystkie samoloty challenge'owe są specjalnie do tego celu budowane i nazwa nic tutaj jeszcze o samym samolocie nie mówi.

Już jednakże te zgłoszenia mówią nam, że konkurencja będzie ogromnie ostra i prawdopodobnie bardzo wyrównana. Uczestnicy widocznie długo i starannie się namyślali przed pierwszym terminem zgłoszeń, ponieważ w drugim terminie zgłoszono zaledwie parę dodatkowych samolotów, a mianowicie: Niemcy zgłosili jeszcze trzy maszyny, Francuzi jeszcze dwie i Polacy jedną — Austrjaka, który skorzysta z gościny Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej i startować będzie w naszych barwach, jako że jego ojczyzna do Challenge'u nie przystąpiła.

Najliczniejszą drużyną rozporządzać będą **Niemcy**, którzy wystawiają łącznie aż 15 maszyn. Zgodnie z tem, cośmy przewidywali, samoloty niemieckie będą czteromiejscowe. Sześć z pośród nich, to BF 108, z silnikami Hirth HM 8 i Argus As 17. Są one dalszą ewolucją dawnych Messerschmidtów, znanych dobrze z poprzednich wyników. Pięć samolotów Fi 97 z temi samemi silnikami co BF 108, stanowi nowość na rynku samolotów turystycznych. Są to konstrukcje fabryki Fiselera. Ostatnią grupę stanowią cztery znane samoloty Klemm, Kl. 36, również wyposażone w silniki Hirth i Argus.

Drugą drużyną co do liczebności, będzie **Polska** ze swemi 13 samolotami. W tej liczbie mieści się 11 samolotów polskich, jeden angielski i jeden austrjacki. Pięć trzymiejscowych PZL—26 posiadać będzie słynne amerykańskie silniki Menasco Bucaneer B 6 S—3 ,znane ze znakomitych wyników w sławnych amerykańskich zawodach National Air Races. Sześć czteromiejscowych RWD—9, posiadać będzie silniki polskie Skoda GR 760 i czeskie Walter Bora. Samoloty polskie są dalszą ewolucją challenge'owych maszyn z roku 1932—PZL—XIX i RWD—6. Samoloty naszych gości, to specjalnie zbudowany Puss Moth z siln. Gipsy Major i A VIII z silnikiem Siemens-Halske.

Dziewięć samolotów wystawia do challenge'u **Francja**. Jest to wyjątkowo zwarta drużyna Caudronów, C—500 z silnikami Renaulta i jedna maszyna Maillet z silnikiem Regnier.

Siedem samolotów będzie reprezentowało **Włochy**. Będą to dwa samoloty PS 1, z silnikiem Fiat A 8 OS i cztery samoloty B A 42, z silnikiem Colombo S 63, lub też wspomnianym Fiatem. Siódmy samolot nie został jeszcze podany.

Czechosłowacja startuje w zawodach na czterech samolotach. Wszystkie są wyposażone w silnik czeski Walter Bora. Dwa samoloty, to czeskie A 200 1, a dwa pozostałe... nasze rodzone RWD—9!! A więc połowę drużyny czeskiej stanowić będą maszyny identyczne z maszynami polskich zawodników.

We wszystkich drużynach uderza wyjątkowa zwartość. Brak niemal zupełnie samolotów, zgłoszonych nie przez Aerokluby narodowe. Pozatem zarysowują się bardzo wyraźne zespoły fabryczne.

* * *

Jeżeli chodzi o pilotów, to nazwiska, które zostały przez poszczególnych uczestników zgłoszone, dają gwarancję, że zawody będą stały na bardzo wysokim poziomie, godnym największej lotniczej imprezy świata.

Niemcy przystępują do Challenge'u z drużyną opartą przedewszystkiem na starych pilotach, bogatych w doświadczenie i zwycięstwa z poprzednich Challenge'ów. Na czele kroczy tutaj znakomity Fritz Morzik, ale i towarzyszy ma „niezgorszych". Lusser, dr. Pasewaldt, von Dungern, Untucht, Hirth, Osterkamp, Junck, Eberhardt, Kraft, Polte, Seidemann, Krüger, Rodig i Tamm, to nazwiska, które gwarantują zaciekłą walkę o zwycięstwo.

Francja wystawia drużynę, w której świecą takie nazwiska, jak Detroyat, mistrz akrobacji lotniczej, słynny w całym świecie, Challe, Lecarme, Delmotte, Monville, Finat i Gerard.

Włochy jeszcze nie podały nazwisk wszystkich pilotów, ale dwa zgłoszone już, też potrafią wzbudzić respekt dla ekipy włoskiej. A. Colombo i P. de Angeli, to piloci, dobrze znani z wyników sportowych.

Czechosłowacja wystawia swoich najlepszych czterech pilotów: Są to: V. Zacek, J. Ambruz, P. Pochop i J. Anderle.

Polska wystawia drużynę, która jest symbolem połączenia wieloletniego doświadczenia i rutyny znakomitych pilotów z zapałem i młodością, młodych, jeszcze na szerszym świecie nieznanych. W barwach naszych polecą więc:

Na PZL-ach:

Kpt. pil. obs. Piotr Dudziński z towarzyszem Kołodziejem.

Kpt. pil. Ignacy Gedgowd, uczestnik poprzednich Challenge'ów, z towarzyszem, kpt. obs. Janem Kulzą.

Inż. pil. Szczepan Grzeszczyk, słynny pilot i konstruktor, z towarzyszem Mayem.

St. sierż. pil. Wojciech Wieczorek, w towarzystwie kpt. obs. Lewkowicza.

Por. pil. obs. Andrzej Włodarkiewicz, z towarzyszem Przysieckim.

Na RWD-ach polecą:

Kpt. pil. Jerzy Bajan, słynny mistrz akrobacji, z towarzyszem Pokrzywką.

Plut. pil. Jan Buczyński, z towarzyszem Wiktorem Rogalskim.

Kpt. pil. Stefan Florjanowicz, z towarzyszem Zamiarą.

Pil. kom. Tadeusz Karpiński, z towarzyszem Gawędą.

Pil. kom. Stanisław Płonczyński, z towarzyszem Zientkiem.

Kpt. pil. Henryk Skrzypiński, którego towarzysz jeszcze nie został wyznaczony.

Walter Macpherson, pilot angielski, z towarzyszem Reissem.

Wanneck, pilot austrjacki, z towarzyszem Erichem Meindlem.

* * *

Pułkownik Kwieciński, kierownik zawodów challenge'owych, powrócił z oblotu trasy lotu okrężnego. Oblotu dokonywał p. pułkownik w celach inspekcyjnych. Do celu tego posłużył samolot RWD — 5, pilotowany przez mjr. pil. W. Makowskiego, dyrektora PLL „Lot".

O trasie mówi płk. Kwieciński, że nie powinna nastręczać samolotom żadnych specjalnych trudności, o ile tylko warunki atmosferyczne dopiszą. Jedyne trudniejsze miejsca — przeloty nad Pirenejami i Apeninami nie będą zbyt trudne dla maszyn, zdolnych do szybkiego wznoszenia się.

Odcinek morski — Tunis — Palermo, który dla samolotów lądowych przedstawia jednakże pewne niebezpieczeństwo, będzie pilnie strzeżony przez wodnosamoloty i statki włoskie i francuskie.

O organizacji wszystkich lotnisk, o postoju obowiązującym mówi p. płk. Kwieciński, że wszędzie stoi na wysokości zadania, co daje pewność, że wielkie zawody będą przeprowadzone w należytym porządku.

Aerofil.

PRZYŚPIESZENIE SZYBKOŚCI SAMOLOTÓW PASAŻERSKICH

Komunikacja lotnicza szuka swych dróg rozwojowych przedewszystkiem w dwóch kierunkach: potanienia i przyśpieszenia przewozu powietrznego.

Podczas, gdy w dziedzinie obniżenia kosztów przewozu powietrznego dotychczas nie osiągnięto znaczniejszych rezultatów, to w dziedzinie przyśpieszenia przewozów lotniczych postępy są poprostu olbrzymie.

Pierwsze samoloty komunikacyjne z przed niespełna 20 lat rozwijały szybkość około 100 klm. na godzinę, przy średniej sile motorów 200 KM. Z biegiem lat szybkość ta podwyższała się i obecnie samoloty pasażerskie rozwijają szybkość ponad 300 klm. na godzinę.

Jeden z takich najszybszych samolotów komunikacyjnych świata został wyprodukowany w Stanach Zjednoczonych Ameryki Półn. przez fabrykę Lockhed w r. 1932. Samolot ten, oznaczony nazwą „Orient", mieści 7 osób, wyposażony jest w jeden silnik Wright, o mocy 525 KM. i rozwija szybkość maksymalną 358 klm. na godzinę.

Samoloty te wprowadzone zostały na wielu linjach amerykańskich, a w Europie w Szwajcarji.

Obecnie (od dnia 15 czerwca b. r.) niemiecka Lufthansa wprowadziła na kilku swoich linjach (Berlin—Hamburg—Kolonja Frankfurt n. M. — Berlin), samoloty typu Heinkel He 70, rozwijające szybkość maksymalną 360 km., szybkość zaś przeciętną 320 km. na godzinę. Samoloty te mieszczą poza załogą 4 pasażerów i wyposażone są w jeden silnik B. M. W. VI, o mocy 630 KM.

Z szybkich samolotów ostatniej doby, należy wreszcie zanotować płatowce produkcji holenderskiej fabryki Fokker'a, amerykańskiej Boeing'a i francuskich Wibaud — Penhoët'a. Wszystkie te samoloty pochodzą z r. 1933 i rozwijają szybkość maksymalną do 290 km. na godzinę. Podczas, gdy pierwszy z nich posiada 16 miejsc i wyposażony jest w 3 silniki typu Wright, o łącznej mocy 1920 KM., to drugi posiada 13 miejsc i dwa silniki typu Pratt, o mocy 1100 KM., trzeci wreszcie ma 8 miejsc i jeden silnik typu Gnome, o sile 500 KM.

Poza tem w r. 1933 również przemysł angielski (fabryka Boulton Paul) wyprodukował samoloty komunikacyjne o szybkości ponad 300 km. na godzinę, jednak używane są one dotychczas wyłącznie tylko do przewozu poczty.

Wprowadzenie tych tak szybkich samolotów na linje komunikacyjne, stanowi naturalnie olbrzymi postęp w dziedzinie przyśpieszenia przewozu, a dla łatwiejszej orjentacji wystarczy przytoczyć, że samolotami takiemi możnaby było dostać się z Wilna do Katowic, czy z Poznania do Lwowa w ciągu 2-ch godzin, z Warszawy do Gdyni w ciągu godziny, a do Krakowa w ciągu 45 minut.

J. W.

Międzynarodowe konkursy akrob. powietrznych w Paryżu

W dniach 9 i 10 czerwca odbyły się w Paryżu na poligonie Vincennes międzynarodowe zawody akrobacji powietrznej (Coupe Mondiale d'Acrobatie Aerienne), zorganizowane przez „Propagandę Lotniczą“ i wielki dziennik paryski „Le Petit Parisien“. Protektorat nad zawodami objął Minister Lotnictwa i Aeroklub Francji.

Zawody niezmiernie ciekawe, albowiem biorą w nich udział najlepsi akrobaci powietrzni świata. Warunki konkursu przewidują, że do udziału w zawodach mogą zgłosić aerokluby, należące do F. A. I. po 2-ch zawodników maksymalnie.

Do zawodów zgłosili się następujący znani piloci, akrobaci powietrzni:

D'Abreu z Portugalii na samolocie Avro „Tutor“, z silnikiem Armstrong Siddeley 215 MK.

Achgelis z Niemiec na samolocie Focker-Wulf FW 44, z silnikiem Siemens Sh. 170 MK.

Ambruss z Czechosłowacji na samolocie Avia B 122/1, z silnikiem Walter „Castor“, 260 MK.

Cavalli z Francji na samolocie Gourdou-Lesseure, z silnikiem Hispano-Suiza 9 Q., 300 MK.

Clarkson z Anglii na samolocie „Tiger Moth“, z silnikiem Gipsy „Major“, 130 MK.

Colombo z Włoch na samolocie Breda 28, z silnikiem Piaggio „Stella 7“, 300 MK.

Detroyat z Francji na samolocie Morane-Saulnier 225, z silnikiem Gnome-Rhone K. 9, 500 MK.

Fieseler z Niemiec na samolocie Fieseler „F. 2 Tiger“, z silnikiem Walter „Pollux“, 420 MK.

Nowak z Czechosłowacji na samolocie Avia B 122/1, z silnikiem 260 MK.

Każdy zawodnik miał do wykonania obowiązkowych 10 figur akrobatycznych, określonych ściśle programem, w ciągu 8 minut w pierwszym dniu zawodów i 10 minut na akrobację programową i dowolną w drugim dniu zawodów.



Okładka programowa.

Nagrody w sumie 275.000 franków zostały podzielone następująco: I nagroda 100 tys. fr. i puhar, wartości 10.000 fr., II nagroda 75.000 fr., III nagroda 50.000 fr., IV nagroda 25.000 fr., V nagroda 15.000 fr. i VI-ta — 10.000 fr.

Obowiązkowemi figurami były: korkociąg w prawo i w lewo po trzy zwitki, pół looping i pół beczki (Immelmann), beczka szybka w prawo i w lewo, a następnie beczka wolna w prawo i lewo, wreszcie, najciekawsze: dwa loopingi odwrotne zewnętrzne i pełne koło nad lotniskiem w locie na plecach.

Korzystając z uprzejmości francuskiego Towarzystwa obrony powietrznej, coś jak u nas L. O. P. P., otrzymałem zaproszenie do loży oficjalnej, skąd mogłem doskonale obserwować cały przebieg zawodów.

Poligon w Vincennes jest paskudnym terenem płaszczystym. nadającym się może dobrze dla ćwiczeń artyleryjskich, ale nie na lotnisko. Tumany kurzu towarzyszą każdemu startowi i lądowaniu. Mam wrażenie, że ze względu na interes dochodowy, urządzono tam zawody. Lotnisko to jest najbliżej miasta, leży wśród malowniczego lasku tej samej nazwy i ma doskonałe połączenie ze śródmieściem przez metro i autobusy.

W pierwszym dniu zawody rozpoczynają się o 3-ciej po poł. Przyjeżdżam na czas, ale aby dostać się do swej trybuny, muszę obejść całe lotnisko, podlegając po drodze przesadnej wprost kontroli zbyt wielkiej ilości bileterów. Wreszcie, z trudnością, z nogami oblepionemi brudnym, miałkim piaskiem, dobrnąłem do właściwej trybuny. w momencie startu pierwszej maszyny.

Brak miejsca nie pozwala mi na opisywanie każdego lotu z osobna, dlatego ograniczę się tylko do ogólnych wrażeń.

Wszyscy piloci, biorący udział w konkursie, wykazali specjalną extra klasę, różniąc się jedynie samolotami i pewnemi szczegółami w wykonaniu akrobacji, widocznemi tylko dla speców z jury. Właściwy pojedynek o pierwsze miejsce rozgrywał się między pilotem francuskim Detroyat, a asem niemieckim jeszcze z wojny światowej, Fieselerem.

Większość akrobacyj, wykonywana na plecach, dowodziła doskonałego opanowania samolotów przez zawodników. Looping zewnętrzny, gdzie pilot jest ciągle nazewnątrz koła, następnie lot na plecach z wirażami i szereg innych figur plecowych, postawił cały ten konkurs pod zdecydowaną przewagą lotów na plecach.

Oprócz samego konkursu, odbyły się pokazy i popisy wojskowego lotnictwa myśliwskiego Francji i Włoch. Początkowo popisuje się trójka Francuzów na Morane Saulnier, górnopłatach myśliwskich najnowszego typu. Trójka obsadzona przez wytrawnych i doskonałych myśliwców defiluje w locie grupowym na plecach, a następnie wykonuje całą akrobację zespołowo.

W niedługi czas potem zjawia się w powietrzu zespół, składający się z 7-miu maszyn myśliwskich, należących do pułku lotniczego w Dijon. Zespołowa akrobacja,



Gerd Achgelis.



Gerhard Fieseler.



Georges Cavalli.



Michel Détroyat.



Christopher Clarkson.



Jan Ambrus. Frant. Novak.

robiona pokazowo, nie wnosi nic nowego. Za wyjątkiem samych lotów na plecach, do czego maszyny są przystosowane, tego rodzaju pokaz może urządzić każda nasza eskadra myśliwska.

Na horyzoncie zjawia się włoska eskadra myśliwska wyższej szkoły akrobacji, goszcząca we Francji. 9 maszyn włoskich budzi pełny podziw akrobacją zespołową. Szyk idealny, odległości równiuteńkie, sposób rozkazodawstwa i porozumiewania się w powietrzu doskonałe. Eskadra defiluje żórawiem przed publicznością na małej wysokości, by później wyprysnąć wspaniałą i równą świecą do góry. Zmiana szyku, trójka obok trójki, następnie trójka za trójką w odległościach minimalnych, loopingi, korkociągi, beczki, wykonywane obok siebie w bezpośredniem pobliżu, dowodzą, że piloci są nietylko dyscyplinowani, ale cudownie zgrani ze sobą i doskonale wyszkoleni. Ten pokaz, robiony brawurowo i precyzyjnie przez myśliwców włoskich na samolotach Fiat C R. 30, jest istotnie wspaniały i zadziwiający. 9 maszyn, kierowanych wolą dowódcy, tworzy jednolity zespół, tak cudownie zgrany, że mało się wrażenie, iż tam niema 9 pilotów, a jeden człowiek kierujący doskonale posłuszną masą 9 samolotów, tworzących jedną tylko całość.

W ciągu pierwszego i drugiego dnia zawodów, pomiędzy konkurencjami, odbyło się szereg popisów o charakterze cyrkowym dla publiczności. A więc jakiś akrobata, umieszczony na górnem skrzydle, popisywał się podczas lotu na wysokości kilku metrów nad ziemią gimnastyką. Inni, przyczepieni do drabinek sznurowych pod samolotami, ukończyli swe popisy skokami na spadochronach.

W drugim dniu uroczystości (niedziela), wobec wielotysięcznych rzesz publiczności, zebranej na lotnisku, miał miejsce wypadek lotniczy, zakończony śmiercią zawodnika. Pilot portugalski, kpt. D'Abreu, popisując się zbyt nisko nad ziemią (100 mtr.) w locie na plecach nad środkiem lotniska, w pewnym momencie stracił panowanie nad maszyną i zwalił się na ziemię. Pożar, jaki momentalnie wybuchł, uniemożliwił wszelki ratunek. Z maszyny i pilota pozostała jedynie kupa dymiących zgliszcz. Ponieważ było to już pod koniec zawodów, dlatego, po usunięciu spalonego samolotu i zwłok, kontynuowano zawody dalej. Dzień ten jednak widocznie należał do nieszczęśliwych, bo inny znów zawodnik, znany nam z Challenge'u 1932 r., słynny lotnik włoski Colombo, o mało co nie podzielił losu swego kolegi portugalskiego. Na szczęście, skończyło się tylko na rozbiciu maszyny. Colombo robił nisko akrobację nad trybunami, zapełnionemi publicznością, — w pewnym momencie silnik przestał działać, od lotniska dzieliły go trybuny z jednej strony, a las z drugiej. Colombo ostatnim wysiłkiem maszyny, przeciąga ją ponad trybunami, traci szybkość, puszcza maszynę na skrzydło i wali się na skraju lotniska tuż obok samolotów innych zawodników, ustawionych przed trybuną. Okrzyk przerażenia towarzyszy upadkowi. Po chwili wyłania się z pod szczątków rozbitej maszyny i tumanów kurzu biała sylwetka Colomba, uśmiechniętego i odprawiającego śpieszących mu na pomoc sanitarjuszy.

Prasa francuska bardzo krytycznie zapatruje się na wykonywanie tego rodzaju zawodów na lotnisku, otoczonym morzem



Ambrogio Colombo. Placido da Cunha d'Abreu.

głów. Słusznie można się zapytać, co by było, gdyby D'Abreu i Colombo zwalili się pośród publiczności. Katastrofa przybrałaby wtedy olbrzymie rozmiary, powodując śmierć wielu niewinnych widzów.

Minister Lotnictwa, gen. Denain, po wypadku z D'Abreu, wydał zakaz robienia akrobacji poniżej 200 mtr., to jednak przeszło bez echa. Zawody publiczne mają to do siebie, że podniecają zawodników do robienia wyczynów niebezpiecznych, a efektownych, nisko nad ziemią, celem zadziwienia tłumów i zdobycia jego poklasku.

W tym wypadku to miało właśnie miejsce, dlatego słusznie prasa domaga się, aby w przyszłości inaczej organizowano tego rodzaju zawody.

Ostateczny wynik zawodów ogłosiła komisja późno wieczorem.

Pierwsze miejsce zajął Fieseler, drugie Detroyat, następnie kolejno: Achgelis, Nowak, Cavalli, Colombo, D'Abreu, Ambruss i Clarkson.

Różnica między Fieselerem i Detroyat jest tylko różnica samych samolotów, a nie zawodników, którzy są zupełnie równorzędni.

Fieseler ma samolot dwupłat specjalnie przystosowany do tego rodzaju wyczynów, dlatego też wziął pierwsze miejsce, przy pewnej większej dozie szczęścia od swego konkurenta.

A. W.



Arnoux.



Samoloty przed startem.



Delmotte.

WYSTAWA O. P. L. GAZ. w MEDJOLANIE

Na dorocznej wystawie w Medjolanie ogólną uwagę zwraca olbrzymi pawilon obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, zorganizowany przez Ministerjum Wojny.

Organizacja tego pawilonu spoczywała w rękach Centralnego Międzyministerjalnego Komitetu Obrony Przeciwlotniczej (Comitato Centrale Interministeriale di Protezione Antiaerea). Wydajnej pomocy przy organizacji pawilonu udzieliło również pismo „Il Contro Aero", poświęcone zagadnieniom obrony przeciwlotniczej.

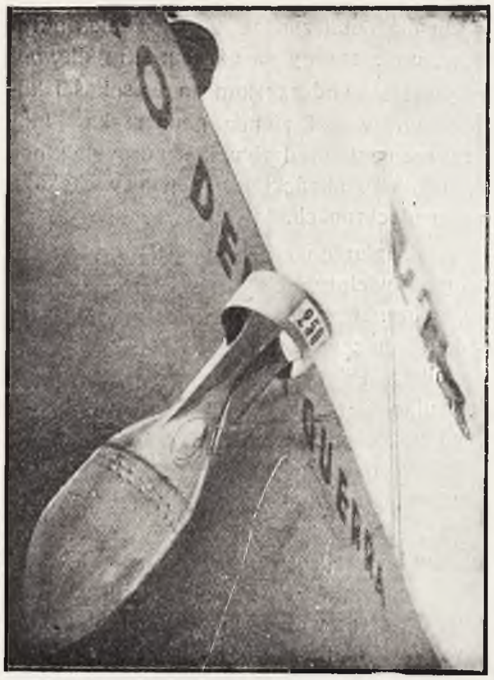
Pawilon OPL obejmuje bardzo znaczną ilość eksponatów z zakresu obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, wzorów nowoczesnego budownictwa, odpornego na ataki lotnicze, oraz urządzeń przeciwpożarowych i ratowniczych.

Wystawa ma na celu z jednej strony zapoznanie szerokich warstw społeczeństwa z niebezpieczeństwem napadu powietrznego i środkami obronnemi, przeznaczonemi specjalnie do użytku ludności cywilnej, przygotowanemi przez rząd faszystowski na wypadek ewentualnego zbrojnego konfliktu, z drugiej strony zaś chodzi tu o skierowanie zainteresowanych do właściwych wytwórni gdzie mogą oni zaopatrzyć się w odpowiednie co do jakości i ceny środki ochronne i ratownicze.

Myślą przewodnią wystawy jest chęć wpojenia w społeczeństwo przeświadczenia, że tylko należyte przygotowanie środków ochronnych i zorganizowanie obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, może dać pozytywne wyniki, t. j. należycie zabezpieczyć ludność cywilną przed niebezpieczeństwem napadu z powietrza.

Na każdym kroku podkreśla się tu, że bierne zdawanie się na łaskę losu, lub szukanie ratunku w ucieczce z zagrożonych napadem miejscowości, do niczego nie prowadzi i jest równoznaczne ze skazaniem się na zgubę.

Już sama brama wejściowa do pawilonu OPL stanowi groźne memento dla zwiedzających: w ścianie frontowej pawilonu, tuż nad bramą, tkwi potężna 250-cio kilogramowa bomba lotnicza, wskazująca na to, że niebezpieczeństwo napadu powietrznego wisi nad głowami ludności cywilnej, nie biorącej bezpośredniego udziału w wojnie, niby miecz Damoklesa.



Takie same bomby lotnicze, do 1000-kilowych włącznie, zdobią również wnętrze pawilonu.

Zaraz na wstępie widzimy gablotę, zawierającą tylko dwie maski przeciwgazowe: jedna z nich pochodzi z roku 1915, druga zaś z doby obecnej. Nawet zupełny laik w tej dziedzinie na pierwszy rzut oka widzi tu dorobek dwudziestoletniej pracy: konstrukcja, wykonanie i wykończenie mówią same za siebie w sposób, nie wymagający komentarzy.

Dalej widzimy długi szereg stoisk, zawierających zarówno środki obrony czynnej, t. j. zmierzającej do zniszczenia napastnika, jak i obrony biernej, mającej na celu zabezpieczenie ludności przed następstwami napadu.

Obrona przeciwgazowa obejmuje działy obrony indywidualnej i zbiorowej.

Widzimy tu również stoiska, zawierające najrozmaitsze rodzaje materjałów izolacyjnych, uszczelnień, zaworów, urządzeń alarmowych i sygnalizacyjnych, środków ratowniczych i t. p.

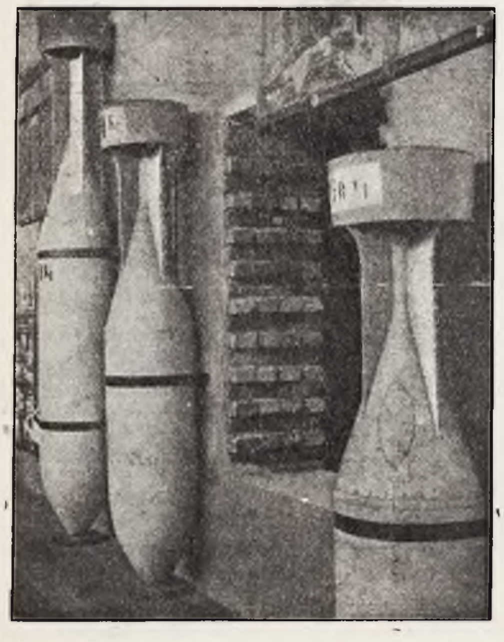
W stoiskach I. A. C. (przemysł wyrobów kauczukowych), firmy Riccardo Spasciani i firmy Pirelli długi szereg ponurych zakapturzonych postaci, przypominających mnichów średniowiecza: to ochronne ubiory przeciwiperytowe dla drużyn odkażających. Obok nich, długie szeregi masek przeciwgazowych.

Widzimy tu zarówno maski gotowe do użytku, jak i cały przebieg ich fabrykacji, montażu i badania w specjalnych laboratorjach.

Skala cen i wymiarów bardzo szeroka: począwszy od bardzo tanich, dostępnych dla najszerszych warstw niezamożnej ludności, już od 25 lirów za komplet i kończąc na bardzo kosztownych; począwszy od małych masek dziecięcych aż do dużych masek dla dorosłych.

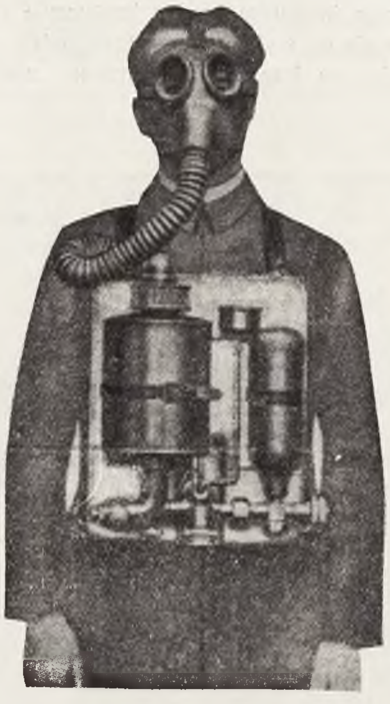
Spotykamy tu maski o nietłukących się szybkach okularowych i maski, wykonane prawie całkowicie z przezroczystej masy o ogromnem polu widzenia, nadające się przedewszystkiem do użytku służby bezpieczeństwa i przemysłu.

Ponadto spotykamy maski o pochłaniaczu, połączonym bezpośrednio z maską , jak i



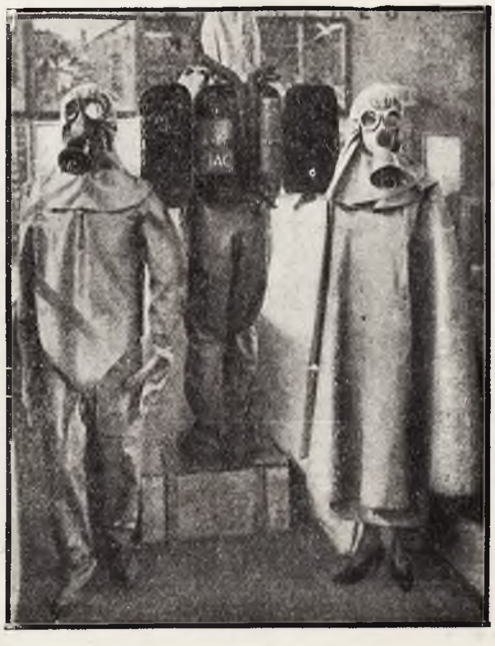
Bomby 800, 500 i 250 kg.





Aparat tlenowy S. A. B.

Ubiory ochronne.



maski o pochłaniaczu, połączonym z maską właściwą przy pomocy długiej rury gumowej. W tym wypadku pochłaniacz umieszczony jest przeważnie w futerale, zawieszonym na piersiach lub na boku.

Maski, połączone z pochłaniaczami bezpośrednio, są lżejsze, jako całość, jednak więcej obciążają głowę.

Umieszczenie pochłaniacza oddzielnie stwarza możność zastosowania pochłaniacza o znacznie większych wymiarach, a tem samem i większej wydajności. W ten sposób umożliwia on dłuższe przebywanie w zatrutej atmosferze.

Firma Pirelli demonstruje ciekawe laboratorjum do sprawdzania szczelności masek funkcjonowania pochłaniaczy. Sprawdzanie takie ma miejsce kilkakrotnie w czasie produkcji i po wykończeniu.

Firma I. A. C. oprócz masek zwykłych, wystawiła specjalne aparaty izolacyjne dla drużyn ratowniczych Czerwonego Krzyża.

Są to aparaty tlenowe produkcji italskiej firmy Industria Articoli Caucciu. Potrzebny do oddychania tlen dopływa z butli. Butla ta, zawierająca tlen pod ciśnieniem kilkudziesięciu atmosfer, obliczona est w ten sposób, że zawarty w nich zapas tlenu wystarcza do niesienia pierwszej pomocy zagazowanym. Służy do tego specjalny długi wąż gumowy, zakończony specjalnym ustnikiem.

Ta sama firma urządziła wzorowy schron przeciwgazowy, obliczony na 60 — 100 osób, wyposażony w środki ratownicze. Schron ten zaopatrzony jest w ogromny filtr-pochłaniacz, przez który przechodzi zagazowane powietrze, wsysane z zewnątrz przy pomocy wentylatorów turbinowych.

Towarzystwo Cementowe przedstawiło ciekawe eksponaty z dziedziny konstrukcyj zabezpieczających. Widzimy tu odpowiednio odporne stropy i ściany żelazo-betonowe, wytrzymujące wybuchy bomb różnych wielkości, sposoby zakładania i zabezpieczenia instalacji i przewodów elektrycznych, gazowych i wodociągowych oraz przekroje schronów dla ludności cywilnej i dla wojska.

Specjalny dział obejmuje narzędzia i urządzenia przeciwpożarowe. Wystawiono tu liczne odmiany gaśnic do użytku domowego oraz komplety przyrządów dla straży pożarnej. Na specjalną uwagę zasługują tu ciekawe z punktu widzenia OPL gaśnice piaskowe, przeznaczone do gaszenia bomb zapalających.





Maska S. I. P. 2.

Bardzo ciekawy materjał propagandowy stanowią zestawienia statystyczne, ujęte w formę wykresów oraz fotografje. Wskazują one w sposób przejrzysty i łatwy do zrozumienia stopień zagrożenia ludności cywilnej, wielkość strat wojska i ludności cywilnej od gazów bojowych i od zwykłych pocisków karabinowych i artyleryjskich, ilustrują zniszczenie miast, spowodowane przez bomby lotnicze i wykazują różną skuteczność napadu lotniczego przy zorganizowanej i niezorganizowanej obronie.

Z punktu widzenia propagandy OPL, tego rodzaju wykresy mają pierwszorzędne znaczenie.

W dziale broni przeciwlotniczej zwraca uwagę efektowne stoisko firmy Breda.

Wystawiono tu ciężkie karabiny maszynowe o kalibrze 7,92 m., przeznaczone zarówno do strzelania naziemnego, jak i przeciwlotniczego. Spotykamy tu również nowość w postaci najcięższego karabinu maszynowego o kal. 20 m. przeznaczonego do zwalczania opancerzonych celów naziemnych i powietrznych.

Karabin ten jest skonstruowany w ten sposób, że może być on ustawiony w każdym, nawet najbardziej nierównym terenie.

Transportuje się na jukach, na koniach, lub mułach, dzięki czemu odznacza się dużą ruchliwością w terenach górskich. Do takiego transportu rozdziela się bardzo łatwo na kilka jednostek transportowych. Przy transporcie samochodowym konieczność rozkładania na jednostki transportowe odpada. Przejście od strzelania naziemnego do strzelania przeciwlotniczego nie wymaga żadnych specjalnych przygotowań dzięki temu, że konstrukcja podstawy umożliwia nadawanie lufie odpowiednich kątów.

Charakterystyczną cechą podstawy jest to, że mieści się ona na płycie, zaopatrzonej w trzy nogi, dające się ustawiać w różnych położeniach, zależnie od potrzeby.

Na stopień zainteresowania się miarodajnych czynników zagadnieniem obrony przeciwlotniczej, wskazuje fakt, że nawet w dziale broni myśliwskiej spotykamy okazy broni, wykonanej w ten sposób, że nie tracąc nic ze swych normalnych właściwości, mogą być w odpowiednich warunkach użyte do skutecznego zwalczania samolotów nieprzyjacielskich.

elge.



Maska z r. 15.





Maska z r. 34.



Święto lotnicze w Berlinie

Część ulic Berlina wyludniona. Świetlne reklamy bezcelowo rzucają blask na nagi asfalt. Za to na innych ulicach — tłumy.

W ludzką ciżbę, niby w granit, obramowały się główne arterje miasta. Tło tworzy kolor bronzowy, przemieszany z jasnemi plamami kobiecych sukien. Zrzadka widnieją czarne plamy S. S. (Sturmschutzabteilung). Gdzieniegdzie widać stalowy mundur Reichswehry.

Środkiem ulicy płynie długa, błękitnoszara rzeka. Błyszczy gęsto złotymi punktami pochodni.

Der Flieger-Fackelzug.

Przez bruk ulic Junkrów — Markt grafów, Kucharzy, Wilhelma, pod Lipami, Brandeburską Bramę, Potsdamską Szosę, Plac Lucowa i Budapeszteńską Aleję, przy dźwiękach piszczałek i orkiestr wojskowych miarowo dudnią kroki sportowców lotniczych. Czwórkami, przy sztyletach, w wysokich butach. Na czele każdego oddziału dawni oficerowie i podoficerowie. Na piersiach Krzyże Żelazne i znaki lotnicze. Gdzieniegdzie między odznaką zajmowanego stanowiska błyśnie na szyi Krzyż Hohenzollernowski. Za dowódcami piloci motorowi, potem nieznacznie od nich różniący się mundurem, szybownicy. Pierwszej, drugiej i trzeciej kategorji. Za nimi służby pomocnicze. Radiotelegrafiści, fotografi, meteorolodzy i t. d.

Idzie tego z sześć tysięcy. Czy to wszystko? Czy całe Niemcy latające defilują przed nami? E, nie. Musi być ich znacznie więcej, o ile choćby pobieżnie rzucimy okiem na organizację obecnego lotnictwa sportowego, t. zw. D. L. V. (Deutsche Luftsport Verband), ale o D.L.V., jako o organizacji, opowiem innym razem. Dziś chce opisać jedynie dwa najciekawsze dni z Tygodnia Lotniczego.

Ponad rzeką kolumn marszowych, bieleją przerzucone mostki wstęg z napisami: „Niemcy muszą się stać narodem lotników"... „Musimy latać"... „Kochajcie lotniczy mundur"... Okrzykami i wzniesieniami rąk wita umundurowany lud umundurowanych lotników. Co kilkanaście kroków kwestarze w niebiesko-szarych uniformach potrząsają puszkami i przypinają aluminjowe znaczki. Jak na Berlin, wygląda to dość dziwnie. Pamiętam, gdy nie tak dawno pewien Niemiec mówił w Warszawie do znajomej kwestarki z Czerwonego Krzyża: „U nas coś podobnego byłoby nie do pomyślenia... przecie to wygląda na żebraninę... niktby nie dał".

Okazuje się, że dają. Dają wszyscy i to chętnie. Zresztą każde zarządzenie było i jest wypełniane w Rzeszy chętnie. Byle było stanowcze i poparte siłą. To leży w psychice narodu. Tam, za naszą granicą zachodnią, posłuch rodzi dla rozkazodawcy wiarę i miłość, zupełnie tak samo, jak u nas wiara i miłość rodzą posłuch.

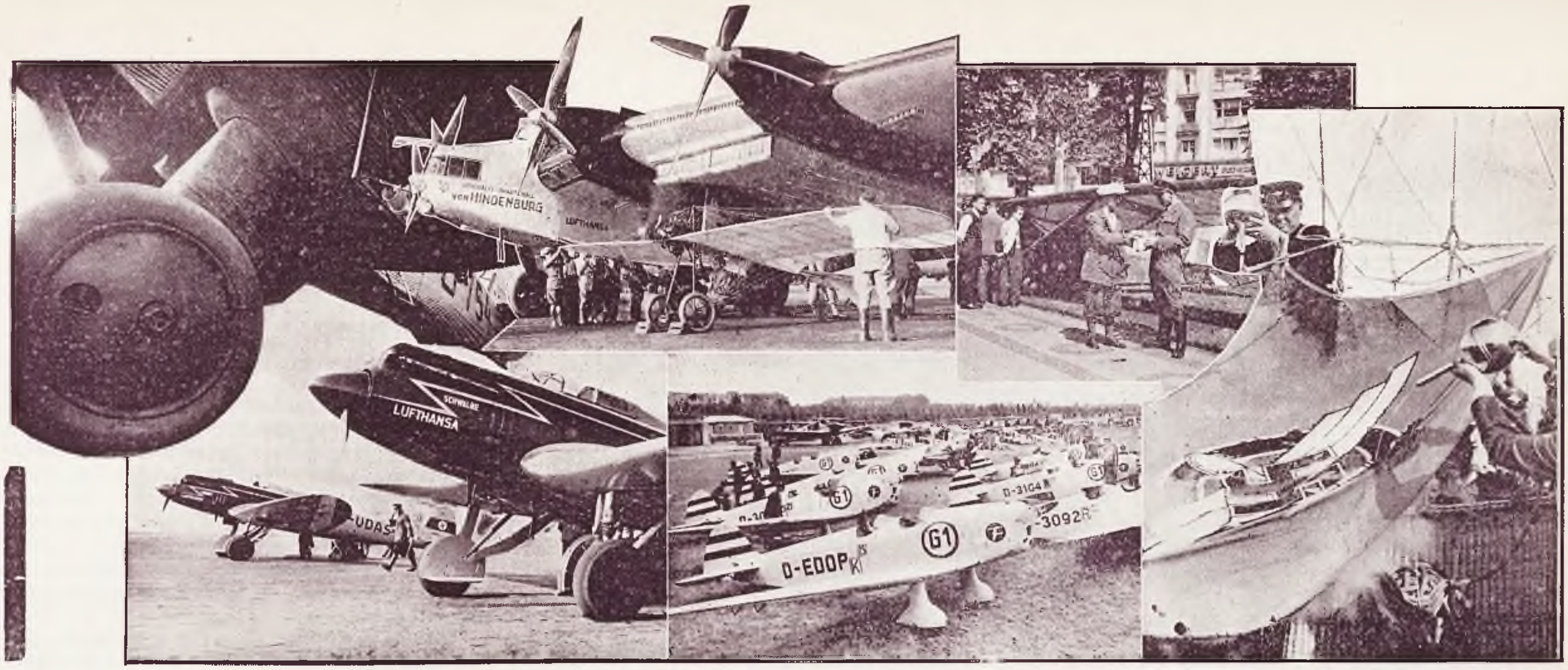
Dnia drugiego, poza marszem z pochodniami i paru przemówieniami w ogrodzie zoologicznym na tematy lotniczo-narodowo-socjalistyczne i prócz bezskutecznego oczekiwania tłumów pod oknami kanclerza Rzeszy, na ukazanie się Führera, nic specjalnie ciekawego nie potrafiłem zaobserwować.

Owszem, przez przedmieście ciągnęły oddziały dorosłych i młodzieży. Wiele słychać było piszczałek i bębnów, wiele pozdrowień i wzniesionych rąk, ale nic poza tem. Zrzadka pruł nad miastem niebo samolot, zato wszędzie pełno było pętającego się nad berlińskim niebem małego, szkolnego sterowca, wymalowanego na niebiesko i reklamującego białym napisem ofiarodawczą firmę „O d o l". Dar dla szkoły lotniczej. Rzeczy najciekawsze obiecywano na 3-go (niedzielę). Program zapowiadał wiele atrakcyj, bezsprzecznie ciekawych dla przeciętnego widza, my jednak cieszyliśmy się myślą, że ujrzymy jakieś wspaniałe ewolucje powietrzne, zna-

Defilada oddziałów—Min. Reichswehry i kom. Loerzer—Graade w powietrzu.







komitych pilotów, ciekawe nowe typy samolotów (my — znaczy polska wycieczka dziennikarzy lotniczych). Nadzieje zawiodły. Zapowiedziany minister lotnictwa Goering, nie przybył. Asów, którzy podobno mieli latać, nie było również. Mimo wszystko, zobaczyliśmy rzecz ciekawą — jak należy robić propagandę wśród ludu; przekonaliśmy się również, że niemieccy lotnicy potrafią być bardzo miłymi i gościnnymi gospodarzami, gdy zechcą. Tu czuję się w obowiązku raz jeszcze podziękować panom Matthias'owi i Jetkiewitsch'owi, którzy nas imieniem Lufthansy podejmowali.

Pół miliona widzów wróciło z lotniska w Tempelhofie oczarowanych i rozentuzjazmowanych. Mam wrażenie, że impreza propagandowa opłaciła się.

Teraz o samym dniu lotniczym. Rozpoczął się on na lotnisku nieco później, niż przewidywano. Plus minus z godzinnem opóźnieniem. Rozpoczął się wystrzałem petardy i defiladą.

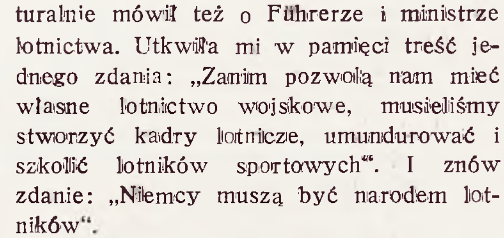
Przechodziły do znudzenia jednolicie, porządnie, równo i wojowniczo oddziały bez broni, z lewą ręką przy pasku tak, jakby ta ręka dopraszała się włożenia w nią karabinu. Orkiestry grały, co chwila tłum jeżył się wzniesionymi w górę ramionami. Przeszły oddziały wojskowe, policji, S. A. (Schutzabteilung — bronzowe koszule), oddziały robotnicze i S. S. (czarne mundury — polityczna elita), dalej młodzież z błyszczącemi gorączkowo oczyma, zdrowa, uśmiechnięta. Wkońcu dwie kompanje starych żołnierzy z wojny światowej.

Za nimi lotnicy. Ci sami, których widzieliśmy dnia poprzedniego, t. j. lotnicze i szybowcowe oddziały z Berlina, Brandenburgji, Łużyc, Marchji Wschodniej i Granicznej. Przyjmował defiladę w zastępstwie Goeringa, komandor Bruno Loertzer, prezes D. L. V. Opodal szykowano do startu 10 balonów wolnych.

Loertzer przemawiał długo, patrjotycznie i narodowo. Mówił o balonach z uznaniem dla ich misji pionierskolotniczej, o lotnictwie z tęsknotą, namaszczeniem i siłą, o szybownictwie z dumą i nadzieją. Naturalnie mówił też o Führerze i ministrze lotnictwa. Utkwiła mi w pamięci treść jednego zdania: „Zanim pozwolą nam mieć własne lotnictwo wojskowe, musieliśmy stworzyć kadry lotnicze, umundurować i szkolić lotników sportowych". I znów zdanie: „Niemcy muszą być narodem lotników".

Dźwięczy mi ono nieco zmienione do dziś w uszach: **„Każdy naród, który chce żyć i zachować wolność, musi stać się narodem lotników".**

Po mowie, ochrzczono skroplonem powietrzem nowy wolny balon, imieniem „Herman Goering". Następnie wyważono i puszczono w powietrze, przy dźwiękach orkiestry, wszystkie wolne balony. W chwilę potem, niebo zasnuło się chmurą gołębi pocztowych. Dziesięć tysięcy ptaków rozleciało się z klatek do swoich gołębników. Za chwilę znów na lazurze nieba zapstrzyło się dwadzieścia tysięcy różnokolorowych punktów — baloników dzie-



cinnych z uczepionymi listami. Megafony rozstawiono tak, by głos speakera był słyszany dokładnie i informował całą publiczność. Mówiono powoli, dokładnie, może zbyt nużąco, jak na widza mniej flegmatycznego, niż berlińczycy, którzy, ręczę, byli zachwyceni.

Wiadomo było dokładnie, co, jak i gdzie się dzieje. Co pewien czas megafon ogłaszał: Rodzice mogą odebrać dzieci, które zabłądziły na lotnisku, tam a tam". Wreszcie pokazano nam trochę samolotów. Latał czterosilnikowy (à 700 HP.) olbrzymi „Feldmarszałek Hindenburg". Ciężki, duży, przerażający swym ogromem półlaików, obliczających w myślach: 52 pasażerów równa się trzy i pół tonny bomb, lecz pozwalający spokojnie patrzeć na ten okręt powietrzny tym, co zadadzą sobie trud obliczyć, że tę samą ilość koni i te same pieniądze można było zarówno dla celów lotnictwa komunikacyjnego, jak wojskowego wyzyskać lepiej. Dalej w szyku leciały pasażerskie J. U. 52, typy udane pasażersko i mogące być podczas wojny groźną bronią zaczepną: I wreszcie najnowsze pasażerskie Heinkle. Śliczne w linji, gładziutkie, wypieszczone mądrą ręką konstruktora, całe z drzewa i płótna. Podwozie wciągane po starcie.

Osiągają szybkość 350 km/godz.

Jako następne punkty programu, widzieliśmy turniej akrobacji 14 grupy lotniczej. Młodzi piloci popisywali się ewolucjami w powietrzu. Speaker wysilał się, tłumaczył, piloci zapewne również wysilali się, ale ale wychodziło to wszystko dość mdło. Coś, jak w szkole pilotów. Zresztą inicjatorom konkursu zapewne chodziło o pokazanie, jak lata młody, przeciętny pilot niemiecki i o pouczenie publiczności wogóle, na czem ewolucje powietrzne polegają. Asów nie było. Potem widzieliśmy rzecz doprawdy niecodzienną. Latał na starym samolociku, zbudowanym przez siebie w 1909 roku Graade, jeden z pionierów lotnictwa. Nie siedział podobno w samolocie przez lat 17. Ten pięćdziesięciokilkoletni zasłużony sportsmen, zrobił nad lotniskiem na wysokości 5 — 15 metrów dwa okrążenia. Chyba nie było człowieka, któryby po wylądowaniu, nie przyłączył się do oklasków tłumu.

Na zakończenie, widzieliśmy pokazy szybowców holowanych. Były to loty ładne, poprawne, które jednak, mam wrażenie, nie zaimponowałyby zbytnio naszym szybownikom.

O Lufthanzie i D. L. V. — innym razem.

7.13.



OPL. BIERNA W NIEMCZECH

W kwietniu 1933 r. została utworzona jednolita organizacja obrony powietrznej ludności cywilnej na terenie całej Rzeszy Niemieckiej. Organizacje, pracujące dotychczas w tej dziedzinie, przestały istnieć i weszły, po spełnieniu pewnych warunków, do nowego związku w charakterze jego oddziałów.

ORGANIZACJA.

Nowa organizacja opiera się w pierwszym rzędzie na oddziałach ochronnych „S. S." (Schutz - Staffel) i oddziałach szturmowych „S. A." (Sturm Abteilung) oraz na związkach wojskowych i nosi nazwę—Państwowy Związek Obrony Powietrznej. Kierownictwo spoczywa wyłącznie w ręku prezydjum zarządu, mianowanego przez ministra lotnictwa (Goeringa).

Jeżeli przypomnimy na tem miejscu, że przeprowadzenie akcji OPLG w Niemczech spoczywa w rękach państwa i należy do ministerstwa spraw wewnętrznych, a wykonanie poruczone jest władzom policyjnym, że prywatna inicjatywa dotychczasowych związków i organizacyj obrony powietrznej mogła się rozwijać jedynie w kierunku propagandy, uświadomienia i szkolenia ludności, wówczas zrozumiemy cel tej ostatniej reorganizacji. Oznacza ona ujęcie całokształtu obrony powietrznej w ręce państwa, przy jednoczesnej centralizacji i nadaniu wszelkim zarządzeniom nowego związku charakteru rozporządzeń ministerjalnych.

Ta główna zasada skupienia całej odpowiedzialności i władzy w jednem ręku uznaje jednak jeden wyjątek, a mianowicie przemysł. Obrona przemysłu pozostaje autonomiczna. Jeżeli chodzi o przeprowadzenie zarządzeń z obrony na terenie zakładów, pozostawiono całą jej dotychczasową organizację i powołano do prezydjum nowego Związku przedstawiciela Państwowego Związku Przemysłu Niemieckiego.

Prezesem Państwowego Związku Obrony Powietrznej został mianowany generał w st. sp. Grimme. Był on komendantem obrony powietrznej Niemiec podczas wojny światowej. Wiceprezesem został mianowany major w st. sp. Waldschmidt, który podczas wojny światowej pełnił funkcje szefa oddziału obrony powietrznej kraju przy naczelnem dowództwie armji.

Do Związku należą:

1. Członkowie zwyczajni.

Członkami zwyczajnymi mogą być tylko oddziały krajowe. Oddziały krajowe są to zarejestrowane stowarzyszenia, które obejmują oddziały miejscowe pewnego obszaru.

2. Członkowie mianowani przez Komisarza Lotnictwa Rzeszy.
3. Członkowie honorowi.

ODDZIAŁY KRAJOWE I MIEJSCOWE.

1. Prezydjum ustanawia podział Związku na oddziały krajowe. Kierownicy oddziałów krajowych muszą być zatwierdzeni przez prezesa.

2. Oddział krajowy składa się z oddziałów miejscowych, których członkami są mieszkańcy danego obwodu.

3. Oddziały krajowe są stowarzyszeniami rejestrowanemi.

Władzami Związku są:

1. Prezydjum,
2. Rada Prezydjalna,
3. Walne Zebranie.

PREZYDJUM.

1. Prezydjum składa się z prezesa i wiceprezesa. Prezes i wiceprezes zostają mianowani i odwołani przez Komisarza Lotnictwa.

2. Prezydjum prowadzi sprawy Związku. W myśl par. 26 kodeksu cywilnego, reprezentuje i podpisuje za Związek prezes, jako jedyny do tego uprawniony, względnie wiceprezes w jego zastępstwie.

3. Specjalne zadania Prezydjum:

a) opracowanie ogólnych wytycznych dla prac Związku,
b) kontrola prac Związku,
c) opracowanie budżetu,
d) przedłożenie Komisarzowi Lotnictwa Rzeszy rocznego rozliczenia.

PROGRAM PRAC I DOTYCHCZASOWE WYNIKI.

1. Uświadomienie społeczeństwa zapomocą licznych kursów i wykładów, zaprowadzenie obowiązkowej nauki obrony przeciwlotniczo-gazowej w szkołach i na uczelniach akademickich, zakładanie specjalnych szkół obrony powietrznej.

2. Techniczne przygotowanie obrony ludności cywilnej, w pierwszym rzędzie urządzanie schronów.

3. Wyszkolenie kobiet w służbach pomocniczych obrony przeciwlotniczo-gazowej, przedewszystkiem w służbie ratowniczej.

4. Wyszkolenie rezerw dla państwowej służby obrony przeciwlotniczo-gazowej. Tutaj należą wszelkie służby, jak np. obserwacyjno-meldunkowa, alarmowa, bezpieczeństwa, drużyny odkażające i t. p.

5. Organizacja centralnego wyszkolenia instruktorów.

6. Budowa wzorowych schronów w każdym okręgu obrony.

7. Przystosowanie organizacji obrony do terytorjalnego podziału inspektoratu i obwodów policyjnych.

8. Przeprowadzenie systemu alarmowego. Wydanie instrukcyj alarmowych.

9. Wyszkolenie kierowników obrony przeciwlotniczo-gazowej domów mieszkalnych (objektów, t. zw. „Luftschutzhauswarte").

10. Ministerstwo Lotnictwa Rzeszy zajęło się rozbudową obrony powietrznej ludności cywilnej w całej Rzeszy. W charakterze obrony powietrznej leży konieczność zrozumienia przez ludność cywilną zarządzeń władz oraz czynne ich poparcie przez całe społeczeństwo.

Przeprowadzeniem sprężystej organizacji i czynnej współpracy, opartej na podstawie narodowej, ma się zająć jako jedyny upoważniony do tego organ—Państwowy Związek Obrony Powietrznej.

W wyniku rocznej pracy Państwowy Związek Obrony Powietrznej (R. L. B.) posiada obecnie 2,5 miljona członków, z czego na sam Berlin przypada 600.000. Do o-



Por. Rossbach prowadzi pokaz obrony przeciwpożarowej.



Ćwiczenia przeciwgazowe. Nakładanie masek.

siągnięcia tego rezultatu przyczynił się niewątpliwie ustrój wewnętrzny Rzeszy oraz umiejętna i na szeroką skalę prowadzona propaganda. Na pierwszem miejscu należy wymienić wysiłki R. L. B. w dziedzinie szkolenia i uświadomienia społeczeństwa.

W tym celu zostało utworzone stanowisko inspektora wyszkolenia Państwowego Związku Obrony Powietrznej, które objął porucznik w st. sp. Rossbach, znany dowódca oddziałów ochotniczych.

Utworzono setki szkół o. p. l. g., do których uczęszczało setki tysięcy ludności. W Berlinie uruchomiono Państwową Szkołę Obrony Powietrznej dla kształcenia personelu kierowniczego i wykładowców. Wybudowano i urządzono podobno tysiące schronów. Rozpoczęto akcję, mającą na celu opróżnienie strychów wszystkich domów z rupieci i łatwopalnych materjałów. Jednocześnie zapoczątkowano szkolenie kierowników domowych o. p. l. g. (Luftschutzhauswarte), których ogólną liczbę dla całej Rzeszy przewiduje się na 2 miljony. Dla czynnych członków R. L. B. został wprowadzony mundur.

Szczególną uwagę zamierza się zwrócić na zwerbowanie i wyszkolenie jak największej ilości kobiet dla obsadzenia niemi stanowisk kierowników o.p.l.g. domów (Luftschutzhauswarte). Prowadzona obecnie intensywna akcja wśród młodzieży, doznać ma w przyszłości znacznego rozszerzenia. Wszystkie hitlerowskie organizacje młodzieży zaprowadziły u siebie obowiązkowe wyszkolenie w obronie przeciwlotniczo-gazowej.

ORGANIZACJA OBRONY PRZECIWLOTNICZO-GAZOWEJ W PRZEMYŚLE.

Zasadnicza odrębność wielu zagadnień obrony powietrznej zakładów przemysłowych, jak również potężne rozmiary przemysłu niemieckiego, spowodowały pewną samodzielność i specjalną budowę obrony przemysłowej, która mieści się w ramach ogólnej państwowej organizacji obrony ludności cywilnej w Niemczech.

Dla zrozumienia tego podziału organizacyjnego i dla charakterystyki ustroju, podajemy krótki szkic organizacji zawodowej przemysłu niemieckiego. Związki zawodowo-gospodarcze, które obejmują wszystkie niemieckie zawodowe warsztaty pracy, dzielą się na dwie grupy, z których każda posiada zasadniczo odmienną podstawę organizacyjną. Do pierwszej należą związki zawodowe (branżowe), których członkowie składają się z producentów tej samej gałęzi przemysłowej i stanowią potężne organizacje ogólno-państwowe. Druga grupa, są to związki regionalne (terytorjalne), które łączą w sobie wszystkie gałęzie przemysłu znajdujące się na pewnym obszarze administracji politycznej.

Centralnym organem wszystkich powyższych związków jest Państwowy Związek Przemysłu Niemieckiego, który wziął na siebie obowiązek przygotowania obrony przemysłowej na terenie całej Rzeszy Niemieckiej.

W tym celu powołany został Komitet, składający się z delegatów związków przemysłowych i specjalistów, który mieści się w biurach Państw. Związku Przem. Niemiec, i dzieli się na różne sekcje, stosownie do zagadnień obrony.

Na prowincji kierują organizacją obrony przemysłowej związki regionalne (terytorjalne) pg. wskazówek Komitetu, przyczem została utrzymana pewna swoboda związków zawodowych (branżowych) w stosunku do swych członków przy regulowaniu pewnych specyficznych zagadnień obrony, wynikających z odrębności danej gałęzi przemysłu.



Łączność z państwową organizacją obrony powietrznej ludności cywilnej utrzymuje przedewszystkiem Państwowy Związek Przemysłu Niemieckiego w centrali, a na prowincji utworzone przez niego specjalne ośrodki obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Te regionalne ośrodki obrony wyznaczają na swych terenach mężów zaufania we wszystkich ważniejszych ośrodkach przemysłowych i miejscowościach, ci zaś powołują do życia organizację obrony przemysłowej w poszczególnych zakładach przemysłowych i wyznaczają z pośród personelu fabrycznego komendantów zakładu.

Bezpośrednią łączność z władzami policyjnemi, które przeprowadzają obronę ludności cywilnej, utrzymują miejscowi mężowie zaufania, którzy mają jednocześnie głos doradczy w sprawach organizacji obrony powietrznej.

SUBWENCJONOWANIE PRAC O.P.L.G. PRZEZ PAŃSTWO.

Rząd Rzeszy otoczył specjalną opieką budownictwo oplg. W tym celu wydano szereg rozporządzeń ministerjalnych i ustanowiono poradnie budowlane.

Rozporządzenie, wydane wspólnie przez ministra robót publicznych i ministra lotnictwa Reszy w sprawie subwencji państwowej na cele budownictwa obrony przeciwlotniczo-gazowej, uzależnia udzielanie zasiłków od opinji, wydawanej każdorazowo przez poradnię budowlaną obrony przeciwlotniczo-gazowej. Subwencja wynosi połowę kosztów, nie może jednak przekroczyć w poszczególnych wypadkach sumy 1000 marek.

Rozporządzenie ministra skarbu Rzeszy ustanawia ulgi dla podatników, którzy ponoszą koszty przygotowania obrony przeciwlotniczo-gazowej. Ulgi te dotyczą podatku dochodowego i mają na celu zachęcenie właścicieli domów mieszkalnych do inwestycyj, związanych z obroną przeciwlotniczo-gazową.

Poradnie budowlane oceniają wszystkie podania i określają techniczne rozmiary przeróbki oraz wysokość z tem związanych kosztów, podług których oblicza się ewentualną subwencję **Z. M.**

ADAMOWICZE PRZELECIELI

W dniu 30.VI. 34, wylądował we Francji samolot „City of Warsaw"—(Miasto Warszawa) — po dokonaniu przelotu nad północnym Atlantykiem.

Ten wyczyn braci Adamowiczów jest tem bardziej znamienny, że nie jest on tylko aktem jednorazowej brawury — przelot nad Atlantykiem był długo i pracowicie przygotowywany. Pomimo początkowego niepowodzenia, pomimo rozbicia pierwszego samolotu, dzielni lotnicy z żelazną energją konsekwentnie prowadzą swe przygotowawcze prace i wreszcie osiągają zamierzony cel. Bracia Adamowicze dowiedli jeszcze raz światu, że tradycyjny polski słomiany ogień przeszedł już do przeszłości, że dzisiejsze pokolenie potrafi doprowadzić rozpoczęte dzieło do końca, że silna wola Polaka zwycięży wszystko. **I.**



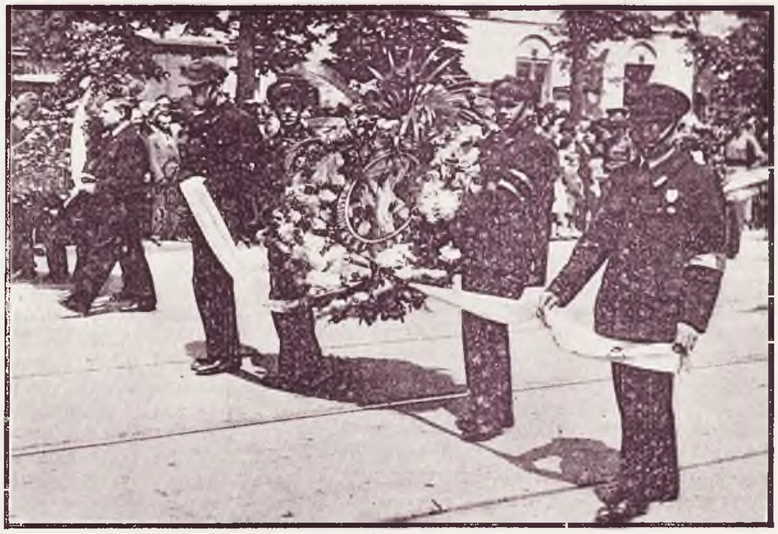


EKSPONATY L. O. P. P.
NA WYSTAWIE W BUKARESZCIE









Wieniec L. O. P. P. na pogrzebie ś. p. Ministra Bronisława Pierackiego

RADA GŁÓWNA LIGI OBRONY POWIETRZNEJ i PRZECIWGAZOWEJ

Dnia 23 czerwca r. b. odbyło się posiedzenie konstytucyjne Rady Głównej L. O. P. P. Przewodniczył Prezes b. min. inż. Alfons Kühn.

Do Prezydium Rady Głównej wybrano ponownie przez aklamację jako Prezesa b. min. Alfonsa Kühna, jako V.-Prezesów: gen. bryg. dr. Stanisława Rouopperta i prof. Maksymiljana Hubera. Na sekretarza wybrano ppłk. inż. Romana Orzechowskiego.

Rada Główna L. O. P. P. postanowiła uczcić pamięć nieodżałowanego Opiekuna i Orędownika idei L. O. P. P., ś. p. Ministra Bronisława Pierackiego, nadając mu godność Członka Honorowego L. O. P. P.

Poza tem, na mocy uchwały Walnego Zgromadzenia L. O. P. P. wręczono dyplom Członka Honorowego L.O.P.P. b. Prezesowi Okręgu Wojewódzkiego L.O.P.P. we Lwowie, inż. Stanisławowi Rybickiemu, długoletniemu działaczowi L. O. P. P. i Członkowi Rady Głównej.

Zebranie zakończyło się przemówieniem Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P., w którem gen. dyw. inż. Leon Berbecki, omówił ostatnie prace L. O. P. P., wykazując dalszy pomyślny rozwój Ligi, liczącej obecnie już ponad 1.200.000 członków.



Dnia 16 ub. m. odbyło się uroczyste zakończenie V-go Kursu Instruktorów Modelarstwa Lotniczego, zorganizowanego przez Zarząd Główny L. O. P. P. przy Państwowym Instytucie Robót Ręcznych w Warszawie.

Dłuższe przemówienie wygłosił Dyrektor Państwowego Instytutu Robót Ręcznych, p. inż. Przanowski.

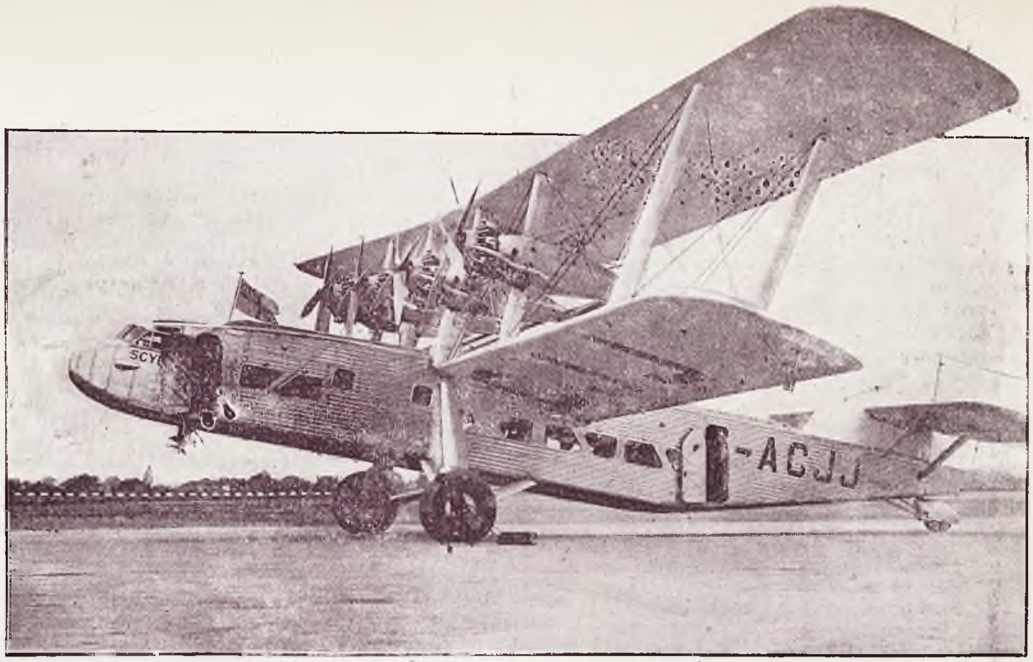
Rozdania świadectw dokonał z ramienia Zarządu Głównego L. O. P. P. Delegat Rządu, p. płk. dypl. Walery Jasiński, w obecności Inspektora Głównego Lotnictwa, kpt. Tadeusza Antonowicza.



ZE ŚWIATA

Angielskie lotnictwo komunikacyjne wzbogaciło swoją flotę nowym samolotem „Scylla“ z czteroma silnikami Jupiter; samolot ten będzie kursować na trasie Londyn — Paryż i przebywać ją w czasie krótszym, niż dwie godziny.

Lotnicy Pond i Sabelli byli zmuszeni u wybrzeży Anglji z powodu defektu przewodów do paliwa przerwać swój lot z Nowego Jorku do Rzymu. Po dokładnem sprawdzeniu swojego samolotu „Leonardo da Vinci“, obecnie lotnicy dotarli do Rzymu. Obiecują w krótkim czasie powtórzyć swój lot.





Flota amerykańska odbyła imponujące ćwiczenia, założeniem których była najistotniejsza dla U. S. A. sprawa, — obrona kanału Panamskiego.



Zainteresowanie lotnictwem pośród społeczeństwa sowieckiego w ciągu ostatnich miesięcy znacznie się zwiększyło. Olbrzymia ilość osób studjuje szybownictwo oraz sztukę skakania ze spadochronem.

Na lotnisku Tuszyno, pod Moskwą, odbyły się pokazy lotnicze. Brało udział wiele samolotów i całe grupy skoczków spadochronowych i to nie zawodowych, a amatorów, około 15 proc. skoczków stanowiły kobiety. Większość skoczków pochodzi z pośród robotników i robotnic, uprawiających skakanie w godzinach wolnych od pracy. (Z. S. S. R.).



Jeden z większych dolnopłatów amerykańskich zabiera 10 osób, oprócz załogi, wyposażony w jeden silnik 700 KM., osiąga szybkość około 280 klm/godz.

Dnia 1 czerwca została zamknięta lista zgłoszeń do zawodów lotniczych na trasie Londyn — Melburn (Australja), przeszło 19 tys. km. Zgłosiło swój udział 64 samoloty. Największą ilość załóg wystawiają St. Ziednoczone. Lista zgłoszonych typów samolotów przedstawia się następująco:

6 Airspeed Courier; 7 de Havilland (3 Comet, 1 Fox Moth, 1 Puss Moth i 2 Moth); 2 Bellanca; 10 Lockheed; 1 Bergamoschi; 1 Wedell Williams; 1 Wibault; 3 Fokker; 3 Douglas; 1 Beeck; 1 Hossler; 1 P.L.C.M.; 1 trzysilnikowy Savoia; 1 Bernard 84; 1 Couzinet; 2 Fairey; 1 Miles Hawk; 1 Keith Rider; 1 Monocoupe; 1 Vance; 1 Northrop Delta; 1 Desoutter; 1 Pander; 1 Comper; 1 Klemm; 1 Potez; 1 Blériot III; 2 D.H. Dragon; 1 Granville; 1 Cessna; 1 Percival Gull; 1 Messerschmitt; 1 Caudron; 1 Stinson; 1 trójsilnikowy samolot General Aviation i dwa samoloty jeszcze nie ustalonego typu.

Pilot Coupet na czterosilnikowym samolocie Farmana pobił rekord światowy dla samolotów z obciążeniem 5000 kg. Samolot osiągnął prawie 7.000 m. Poprzedni rekord wynosił 3.586 metrów. (Francja).



LIPIEC 1934

Zebrał G. D. W.

1—8 W Niemczech odbywa się „Tydzień Propagandy Lotniczej" (Deutsche Luftfahrt Werbewoche).
W dn. 2 i 3 b. m nad terytorjum Rzeszy odbywa lot okrężny Zeppelin dla celów propagandowych.

1 Aeroklub Lwowski: ostatni dzień Weeck-End'u Lotniczego.
Aeroklub Francji organizuje Rallye d'Auvergnę a Clermont-Ferrand.
Aeroklub Rzplitej Polski: zamknięcie o godz. 18-ej pierwszego terminu zgłoszeń uczestników w zawodach o puhar Gordon-Bennetta.
1927 — Powstaje w Polsce fabryka silników: „Polskie Zakłady Skody Sp. Akc."
1910 — Aeroklub Francji nadaje dyplom pilota pierwszemu polakowi Bronisławowi Matyjewiczowi - Maciejewiczowi (ofic. ros.).

2 1899 — Postanowieniem Konferencji Mocarstw w Hadze zabroniono stosowania w wojnie pocisków zawierających duszące lub trujące gazy.
1920 — gen. Rydz - Śmigły, Dowódca Frontu Ukraińskiego, żąda wzmocnienia podległego mu lotnictwa i przysłania płatowców.

4 1928 — Włosi Ferrazini i del Prete przelecieli Atlantyk z Italji do Brazylji.

5 1931 — Staraniem L. O. P. P. otwarto lotnisko w Dębicy.

7 1929 — Uroczystość poświęcenia i otwarcia T-wa „P. L. L. Lot".
1929 — Kingsford Smith przybywa na płatowcu z Australji do Londynu.

8 Aeroklub Francji organizuje zawody p. n. „Le douze heures d'Angers".
1929 — Amerykanie Williams i Jansey przelatują Atlantyk z Ameryki do Hiszpanji.

10 1929 — Otwarcie linji handlowej lotniczo-kolejowej Los Angelos — New York.
1925 — Pirenejski Rajd eskadry polskiej.

11 1929 — W Łodzi organizuje się Aeroklub Łódzki.

12 1926—W Lidzie zginął śmiercią lotniczą płk.-pil. Adam Zalewski.

13 1929 — Mjr. pil. Ludwik Idzikowski po wystartowaniu z Paryża do Ameryki ginie śmiercią lotniczą przy przymusowem lądowaniu na wyspie Graciosa.

14 1929 — Uroczyste otwarcie Lubelskiego Klubu Lotniczego.

15 Aeroklub Kujawski organizuje zlot w Inowrocławiu.
1920 — Start i pierwszy lot pierwszego polskiego wodnopłatowca z odzyskanego Polskiego Morza.
1933 — Amerykanin Willey Post startuje w New Yorku do lotu dookoła kuli ziemskiej.

16 1933 — Willey Post odbywa etap Berlin — Moskwa.

17 1933 — Willey Post odbywa etap Moskwa — Irkuck.

18 1933 — Willey Post odbywa etap Irkuck — Ruchłowo.

19 1909 — francuz Latham Hubert usiłuje przelecieć La Manche.
1915 — francuz Guynemer zestrzelił pierwszy samolot niemiecki.

20 1933 — Willey Post odbywa etap Chabarowsk — m. Flat.

21—22 Aeroklub Francji organizuje zawody p. n. „Grand-Prix de l'Aero-Club de France".

21 1929 — W Turynie (Włochy) odbył się „I-szy Kobiecy Dzień Lotniczy".
1921 — W Lublinie ginie śmiercią lotniczą znany instruktor akrobacji Adam Haber-Włyński.

22 1933 — Willey Post startuje z Edmonton do New-Yorku

23 1933 — Willey Post przybywa do New-Yorku okrążywszy kulę ziemską w 7 dni 18 godz. 50 min.

25 1909 — francuz Louis Bleriot przeleciał kanał la Manche z Francji do Anglji.

27 1909 — francuz Hubert Latham powtórnie dokonuje bezowocnej próby przelotu La Manche — zostaje uratowany przez rybacki kuter.

29 1915 — francuscy lotnicy zbombardowali w nocnym locie niemiecką wytwórnię gazów bojowych w Dornach (Alzacja).

30 1921 — Szwajcar Durafour zdobywa na samolocie szczyt Mont-Blanc.
1928 — Kpt.-pil. K. Kalina i por.-pil.-obs. K. Szałas startują z Dęblina do Bagdadu (bez międzylądowań).

Pro memorja: w kawiarni, cukierni, u fryzjera, we wszystkich poczekalniach żądaj „Lotu Polskiego" organu LOPP!!!

LOTERJA i ŻYCIE

Tysiące ludzi zadaje sobie z pewnością codziennie pytanie: co zrobić, ażeby wygrać na loterji?

Oczywiście najłatwiej na to pytanie mogliby odpowiedzieć ci, którzy wygrali. Ale ten, co wygrał, woli o tem nie mówić, bo obawia się, że wszyscy jego przyjaciele czy znajomi zwrócą się do niego o pożyczkę. Gra więc dalej z uśmiechem lekceważenia na ustach, udając, że nic go to nie obchodzi, a polepszenie się swej sytuacji materjalnej tłomaczy poprawą w interesach.

I co najwięcej frapuje ludzi, to fakt, iż zdarza się, że jeden nie wygrywa wcale, a inny wygrywa i drugi raz i trzeci i może więcej razy. Jak to wytłomaczyć?

Otóż bardzo wielu graczy nie zwraca uwagi na zalety psychiczne tych, co wygrywają. Ten, co wygrał, z pewnością nie zniechęcił się nigdy do gry na loterji. Zapewne i on nie wygrał, gdy pierwszy raz kupił los. Zapewne i on miał jeden i drugi los, który mu nic nie przyniósł, ale wierzył w to, że wygra, grał dalej i w rezultacie wygrał.

W loterji, jak w życiu, największym wrogiem człowieka jest zniechęcenie, niewiara, a największą zaletą — wytrwałość. W życiu często widzimy, że jakiemuś człowiekowi się nie powodzi, bo co zaczyna robić, zaraz się do tego zniechęca, porzuca to i bierze się znowu od początku do czego innego. Niczego nigdy nie może uzyskać. A inny wytrwale dąży do raz wytkniętego celu i w rezultacie zwykle do niego dochodzi.

W loterji—powtarzamy—jest tak samo.

Więc ci, co jeszcze nie wygrali, niech pamiętają, że ciągnienie II klasy zacznie się 17 lipca. Jeżeli jeszcze nie wygrali, mają wszystkie szanse wygrania teraz. Ale nie trzeba się zniechęcać!

„LOT" POLSKIE LINJE LOTNICZE

Rozkład lotów ważny od 1 maja do 31 sierpnia 1934 r.

Czas lokalny. — Samoloty kursują codziennie (również w niedzielę)

o. 15.30	↓ **Warszawa**	p. 10.00
p. 17.30	**Gdańsk (Danzig), Gdynia** ↑	o. 8.00**
o. 10.50	↓ **Warszawa**	p. 19.00
p. 12.50	**Poznań**	o. 17.10
o. 13.00	**Poznań**	p. 17.00
p. 14.30	**Berlin** ↑	o. 15.35
o. 16.00	↓ **Warszawa**	p. 9.50
p. 17.50	**Katowice** ↑	o. 8.00
o. 6 30	↓ **Warszawa**	p. 19.05
p. 8.15	**Kraków**	o. 17.20
o. 8.35*	**Kraków**	p. 16.55**
p. 10.30*	**Brno**	o. 15.00**
o. 10.40*	**Brno**	p 14.50**
p. 11.30*	**Wien** ↑	o. 14.00**
o. 7.00*	↓ **Warszawa**	p. 17.15**
p. 9.40*	**Wilno**	o. 14.35**
o. 10.05*	**Wilno**	p. 14.10**
p. 13.35*	**Ryga**	o. 12.40**
o. 14.05*	**Ryga**	p 12.10**
p. 15.55*	**Tallinn** ↑	o. 10.20**
o. 10.15	↓ **Warszawa**	p. 13.50
p. 12.30	**Lwów**	o. 11.35
o. 12.55*	**Lwów**	p. 11.10**
p. 15.30*	**Cernauti**	o. 10.35**
o. 15.50*	**Cernauti**	p. 10 15**
p. 18.50*	**Bucuresti**	o. 7.15**
o. 7.00**	**Bukareszt**	p. 18.50*
p. 9.00**	**Sofja**	o. 16 50*
o. 9.25**	**Sofja**	p. 16.25*
p. 11.10**	**Thessaloniki** ↑	o. 14.40*

Objaśnienie znaków:

O — odlot — départ.
P — przylot — arrivée.
* — samoloty kursują w poniedziałki, środy i piątki — service: lundi, mercredi, vendredi.
** — samoloty kursują we wtorki, czwartki i soboty — service: mardi, jeudi, samedi.

P. L. L. „LOT" przewożą pasażerów i ich bagaż bezpłatnie do lotnisk i z lotnisk samochodami z wyjątkiem w Berlinie, Gdańsku, Rydze i Tallinie, gdzie między lotniskami a śródmieściem utrzymywana jest dogodna komunikacja (metro, tramwaje i t. p.)

Bezpośrednie połączenia lotnicze

W Berlinie: z Amsterdamem, Kopenhagą, Londynem, Malmö, Paryżem i t. d.
W Bukareszcie: z Istanbulem.
W Tallinie z Helsinkami, Leningradem, Stockholmem i t. d.
W Thessalonikach: z Atenami, Jerozolimą, Kairem i t. d.
W Wiedniu: z Belgradem, Budapesztem, Genewą, Monachjum, Rzymem, Wenecją, Zürychem i t. p.

Bilety na przelot Polskiemi Linjami Lotniczemi „L O T" nabywać można również w „Ośrodku propagandowym" L. O. P. P. Warszawa, S-to Krzyska 12 telefon 533-92.

Do P. T. PRENUMERATORÓW

Dla uniknięcia pomyłek w adresowaniu, Administracja uprasza wszystkich P. T. nowozgłaszających się prenumeratorów o wypełnienie odcinka blankietu P. K. O. „dowód wpłaty“ DRUKOWANEMI LITERAMI zaś wszystkich P. T. Prenumeratorów, będących już w naszej ewidencji **o podanie** na tym odcinku blankietu **numeru ewidencyjnego** umieszczonego przy adresie na opasce otrzymanego dwutygodnika.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Redaktor przyjmuje od godz. 10 — 12 we wtorki, czwartki i soboty.

Sekretarz redakcji przyjmuje od godz. 10 — 12 w poniedziałki, środy i piątki.

Warunki prenumeraty w kraju: **rocznie** 10 zł., **półrocznie** 5 zł., **kwartalnie** 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., **półrocznie** 4½ fr. szw. — **Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.**

Ceny ogłoszeń: Okładka 1.000 zł. Cała strona — 800 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. Członkowie płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek.

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarząd Gł. L. O. P. P. **Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.** **Konto P. K. O. 7.860.**

Drukarnia Mazowiecka, Warszawa, Szpitalna 1. Telefon 649-04.



Wyjazd drużyny odkażającej